



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 14 ]

नई दिल्ली, सोमवार, जनवरी 22, 2001/माघ 2, 1922

No. 14 ]

NEW DELHI, MONDAY, JANUARY 22, 2001/MAGHA 2, 1922

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 22 जनवरी, 2001

सं. टीएमपी/40/2000-विविध.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतदद्वारा संलग्न आदेशानुसार मुम्बई पत्रन न्यास में 20 एमटी से अधिक धजन वाले पैकेटों पर भारी सामान (हैवी लिफ्ट) प्रभारों से संबंधित अपने दिनांक 26 सितम्बर, 2000 के आदेश में संशोधन करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएमपी/40/2000-विविध

मुम्बई पत्रन न्यास (एमबीपीटी)

आवेदक

आदेश

(जनवरी, 2001 के 5वें दिन पारित किया गया)

इस प्राधिकरण ने सभी महापत्रन न्यासों द्वारा सामान्य रूप से अपनाए जाने के लिए 'भारी सामान (हैवी लिफ्ट) प्रभारों' से संबंधित आदेश 10 नवम्बर 1999 को पारित किया था।

2. एमएएनएसए द्वारा प्रस्तुत किए गए अस्यावेदन पर विचार करते हुए इस प्राधिकरण ने एमबीपीटी के मामले में अपने दिनांक 26 सितम्बर 2000 के उपर्युक्त आदेश में संशोधन किया, जिसके प्रभावी भाग को निम्नलिखित प्रकार से पढ़ा जाएगा।

"(I) इस प्राधिकरण के दिनांक 10 नवम्बर 1999 का आदेश एमबीपीटी में लागू करने के लिए इस सीमा तक संशोधित किया जाता है कि पत्रन के उपस्कर का प्रयोग न करने के मामले में 10 प्रतिशत क्रेन

प्रभार (आनुमानिक) लगाने के बारे में मौजूदा प्रावधान विरोधी आदेश द्वारा निर्धारित 50 प्रतिशत प्रभार के स्थान पर प्रभावी रहेगा।

- (II) एमबीपीटी ऐसी क्रेनों और गियरों द्वारा जो पत्तन के नहीं हैं उठाए जाने वाले भारी सामान के मामले में 10 प्रतिशत क्रेन प्रभार (आनुमानिक) नहीं लगाएगा, अगर पत्तन के भारी माल उठाने वाली क्रेनों को अनुरक्षण, पूर्ण मरम्मत, मरम्मत, अन्य पार्टी द्वारा किराए पर दिए जाने के कारण क्रेन की अनुपलब्धता आदि जैसे कारणों से खाली न किया जा सकता हो और इसके परिणामस्वरूप जब भारी सामान को जहाज के अपने डेरिकों अथवा किराए पर ली गई प्राइवेट क्रेनों का प्रयोग करके अनियार्यत उतारा अथवा नौभरण किया जाना हो।

3. एमबीपीटी ने अब 26 सितम्बर 2000 के इस आदेश में निम्नलिखित कारणों से संशोधन का अनुरोध करते हुए अध्यावेदन प्रस्तुत किया है :

- (I) दिनांक 26 सितम्बर 2000 के आदेश के पैरा 5 (I) और 6 (II) में अभिलिखित यह कथन सही नहीं है कि संयुक्त सुनवाई के दौरान, एमबीपीटी ने संकेत दिया था कि एमबीपीटी में हैवी लिफ्ट प्रभारों की संकल्पना नहीं है और इस आदेश से छूट के लिए अनुरोध किया था। उसमें यह उल्लेख था कि यहाँ निर्यात कार्गो के लिए हैवी लिफ्ट प्रभारों की कोई संकल्पना ही नहीं थी। हो सकता है ऐसा हो अतः अब एमबीपीटी के अनुरोध को जैसा कि अब कहा गया है, नोट कर लिया गया है।
- (II) एमबीपीटी ने अपने दिनांक 15 सितम्बर 2000 के पत्र में स्पष्ट रूप से उल्लेख किया था कि भारी माल के प्रहस्तन के लिए पत्तन न्यास क्रेन का प्रयोग न करने पर केवल आयात कार्गो के मामले में प्रभारों की वसूली वर्तमान 10% तक रखी जाए ; परंतु, निर्यात कार्गो के मामले में पृथक प्रभार नहीं होंगे।
- (III) प्राधिकरण के आदेश में हैवी लिफ्ट कार्गो के प्रहस्तन के लिए पत्तन न्यास क्रेनों का प्रयोग न करने पर प्रभारों की वसूली का आशय आयात और निर्यात दोनों प्रचालनों से है। निर्यात कार्गो पर भी इन प्रावधानों का विस्तार करने से इस पत्तन से होने वाले निर्यात पर प्रभाव पड़ेगा क्योंकि इससे प्रहस्तन लागत में वृद्धि से निर्यात अधिक महगा और अप्रतिस्पर्धात्मक हो जाएगा और अतिरिक्त प्रोत्साहन देकर पत्तन से निर्यात को बढ़ावा देने के पत्तन के प्रयास भी प्रति-उत्पादक होंगे।

इसलिए एमबीपीटी ने हमसे इस आदेश की समीक्षा करने और हैवी लिफ्ट प्रभारों की वसूली से निर्यात कार्गो को वर्जित करने के लिए संशोधन जारी करने का अनुरोध किया है।

4. उपलब्ध अभिलेखों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :

- (I) 15 सितम्बर 2000 को हुई संयुक्त सुनवाई के दौरान दिए गए तर्कों के अभिलेख से पता चलता है कि एमबीपीटी के प्रतिनिधि ने यह उल्लेख किया था कि पत्तन पर 'हैवी लिफ्ट' की संकल्पना नहीं है। पत्तन के इस कथन का अभिप्राय केवल निर्यात कार्गो के मामलों के बारे में हो सकता है, परंतु, ऐसा कोई विशिष्ट निवेदन नहीं किया गया था। इसलिए, इस प्राधिकरण के दिनांक 26 सितम्बर 2000 के आदेश के पैरा 5 (I) और 6 (II) से इस संयुक्त सुनवाई की कार्यवाही की सही स्थिति स्पष्ट होती है।

- (II) यह सच है कि एमबीपीटी ने दिनांक 15 सितम्बर 2000 के अपने पत्र में (जो इस प्राधिकरण को संयुक्त सुनवाई के पश्चात प्राप्त हुआ था) केवल आयात कार्गो के मामले में 10% क्रेन प्रभार (आनुमानिक) कायम रखने का उल्लेख किया था। परंतु, इस बात को असावधानीपूर्वक छोड़ दिया गया है।
- (III) एमबीपीटी की दरों का मान, इस प्राधिकरण के दिनांक 10 नवम्बर 1999 के आदेश द्वारा संशोधित किए जाने से पूर्व, हैवी लिफ्टों के अवतारण के लिए निजी उपस्कर का प्रयोग करने पर 10% क्रेन प्रभार (आनुमानिक) निर्धारित किया गया था।

इस प्राधिकरण के दिनांक 26 सितम्बर 2000 के आदेश के पैरा 7 (I) के अधीन 10 नवम्बर 99 के आदेश का इस सीमा तक संशोधन अनुमोदित किया जाता है कि फ्लट के उपस्कर का प्रयोग न करने के मामलों में 10% क्रेन प्रभार (आनुमानिक) की वसूली के बारे में वर्तमान उपबंध प्रभावी रहेंगे।

इस प्राधिकरण के आदेश द्वारा किए गए उपर्युक्त संशोधन से एमबीपीटी की दरों के मान की स्थिति दिनांक 10 नवम्बर 99 के आदेश द्वारा संशोधन से पूर्व की स्थिति में प्रत्यावर्तित हो गई है ; और 10% क्रेन प्रभार (आनुमानिक) वसूल करने की स्थिति केवल आयात कार्गो के संबंध में थी। ऐसा होने पर, निर्यात कार्गो को क्रेन प्रभार (आनुमानिक) से वसूली से वर्जित करने के लिए आगे और संशोधन की आवश्यकता नहीं है।

- (IV) संभवतः 26 सितम्बर 2000 के पैरा 7 (II) के अंतिम वाक्य के शब्दों के कारण भ्रांति उत्पन्न हो सकती है जो निम्नलिखित है :

“ ————— परिणामस्थरूप, जब भारी सामान को जहाज के अपने डेरिकों अथवा किरांये पर ली गई प्राइवेट क्रेनों द्वारा अनियार्यतः उत्तरा अथवा नौभरण किया जाना हो।”

पैरा 7 (II) में ऐसी परिस्थितियाँ निर्दिष्ट की गई हैं जिनके अधीन हैवी लिफ्ट प्रभार (आनुमानिक) वसूल नहीं किए जाएंगे। इसका यह आशय नहीं लिया जाना चाहिए कि इस आदेश के पैरा 7 (I) के अधीन दिए गए ऐसे प्रभार की वसूली के विशिष्ट निर्देश की पूर्णतः उपेक्षा करके पैरा 7 (II) के अधीन उल्लिखित नहीं की गई अन्य सभी परिस्थितियों में ऐसे प्रभार वसूल किए जाएंगे।

- (V) हालांकि 26 सितम्बर 2000 के आदेश में कोई वास्तविक त्रुटि अथवा अनभिप्रेत निर्देश नहीं है तथापि इस आदेश को लागू करने में आगे किसी भ्रांति से बचने के लिए पैरा 7 की शब्दावली का विस्तार किया गया है।

5. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचास-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण 26 सितम्बर 2000 के अपने आदेश के पैरा 7 के प्रतिस्थापन का निम्नलिखित द्वारा अनुमोदन करता है :

"7. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त कारणों से यह प्राधिकरण इस पूर्ववर्ती मामले में दिया गया अंतर्रेम स्थगन रद्द करता है और निम्नलिखित निर्णय करता है :

- (I) इस प्राधिकरण के दिनांक 10 नवम्बर 1999 का आदेश एमबीपीटी में लागू करने के लिए इस सीमा तक संशोधित किया जाता है कि भारी माल (हेवी लिफ्ट) के अवतारण के लिए पत्तन के उपस्कर का प्रयोग न करने के मामले में 10% क्रेन प्रभार (आनुमानिक) लगाने के बारे में मौजूदा प्रावधान विरोधी आदेश द्वारा निर्धारित 50 प्रतिशत प्रभार के स्थान पर प्रभावी रहेगा।
- (II) एमबीपीटी ऐसी क्रेनों और गियरों द्वारा जो पत्तन के नहीं हैं उठाए जाने वाले भारी सामान के मामले में 10% क्रेन प्रभार (आनुमानिक) नहीं लगाएगा, अगर पत्तन के भारी माल उठाने वाली क्रेनों के अनुरक्षण, पूर्ण मरम्मत, मरम्मत, अन्य पार्टी द्वारा किराए पर दिए जाने के कारण क्रेन की अनुपलब्धता आदि जैसे कारणों से खाली न किया जा सकता हो और इसके परिणामस्वरूप जब हैवी लिफ्ट को जहाज के अपने डेरिक्टों अथवा किराए पर ली गई प्राइवेट क्रेनों का प्रयोग करके अनिवार्यतः उतारा जाना हो।

एम. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन-III/IV/143/असा./2000]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS  
NOTIFICATION**

New Delhi, the 22nd January, 2001

No. TAMP/40/2000-Misc.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby modifies its Order dated 26 September, 2000 relating to heavy lift charges on packages weighing over 20 MT at the Mumbai Port Trust, as in the Order appended hereto

**SCHEDULE****Case No.TAMP/40/2000-Misc.****The Mumbai Port Trust (MBPT)**... **Applicant****ORDER**

(Passed on this 5th day of January 2001)

This Authority had passed an Order on 10 November 1999 relating to 'heavy lift charges' for common adoption by all the Major Port Trusts.

2. Considering a representation submitted by the MANSA, this Authority modified the above order vide its Order dated 26 September 2000 in respect of MBPT, the operative portion of which reads as follows:

- (i). This Authority's Order dated 10 November 99 is modified in its application at the MBPT to the extent that the existing provision about levy of a 10% (notional) craneage charges, in cases of non-use of the port's equipment, will remain in force in place of the 50% charge prescribed by the impugned order.
- (ii). The MBPT shall not levy the 10% (notional) craneage charge in cases of heavy lifts by cranes and gears which do not belong to the port, if the port's heavy lift cranes could not be spared for reasons like maintenance, overhaul, repairs, non availability of the crane because of being hired by another party, etc. and; consequently when the heavy lifts have to be landed or shipped necessarily by the use of the ship's own derricks or hired private cranes."

3. The MBPT has now submitted a representation requesting to amend the Order dated 26 September 2000, for the following reasons:

- (i). The statement recorded in Para 5(i) and 6 (ii) of the Order dated 26 September 2000 that during the joint hearing, the MBPT indicated that it did not have the concept of heavy lift charges and requested for exemption from the Order is not correct. What was stated was that there was no concept of heavy lift charges for export cargo. Be that as it may, the request of the MBPT, as stated now, has been noted.
- (ii). In its letter dated 15 September 2000, the MBPT has explicitly stated that the levy of charges for not using Port Trust crane for handling of heavy lifts be retained at the present level of 10%; but, only in case of import cargo and not export cargo for which there will be no separate charges.
- (iii). In the Authority's Order levy of charges for non-use of Port Trust cranes for handling heavy lift cargo is meant both for import and export operations. The extension of these provisions to export cargo will affect exports through the Port as it will lead to increase in handling cost making exports more expensive and uncompetitive and also be counter productive of Port's efforts to boost exports through the Port by granting additional incentives.

The MBPT has, therefore, requested us to review the order and issue amendment to exclude export cargo from the levy of heavy lift charges.

4 Based on the records available, and based on a collective application of mind, the following position emerges:

- (i) The records of arguments made during the joint hearing held on 15 September 2000 show that the representative of MBPT mentioned that the Port did not have the concept of 'heavy lift'. The Port may have intended to make this statement only in respect of export cargo cases, but, such a specific subdivision was not made. The paragraphs 5(i) and 8(ii) of this Authority's Order dated 26 September 2000, therefore, reflect the correct position of the joint hearing proceedings.
- (ii) It is true that the MBPT in its letter dated 15 September 2000 (received by this Authority after the joint hearing) has mentioned about retaining the (notional) craneage charge of 10% only in case of import cargo. This point has, however, been inadvertently missed.
- (iii) The Scale of Rates of the MBPT, before it was amended by this Authority's Order dated 10 November 99, prescribed a 10% (notional) craneage charge for use of private equipment for landing of heavy lifts.

This Authority's Order dated 26 September 2000 under paragraph 7(i) approves modification of its earlier Order dated 10 November 99 in its application at the MBPT to the extent that the existing provision about levy of 10% (notional) craneage charge, in cases of non-use of the port's equipment, will remain in force.

With the above modification ordered by this Authority, the position in the Scale of Rates of the MBPT before its amendment by Order dated 10 November 99 reverts, and, the position was of charging 10% (notional) craneage charges only in respect of import cargo. That being so, no further amendment of the Authority's Order to exclude export cargo from the levy of (notional) craneage charges is necessary.

- (iv) Possibly, the confusion may have arisen due to the wording of the last sentence of paragraph 7(ii) of the Order dated 26 September 2000 which reads as follows

"consequently, when the heavy lifts have to be landed or shipped necessarily by the ship's own derricks or hired private cranes"

Paragraph 7(ii) stipulates the circumstances under which heavy lift (notional) charge shall not be levied. It can not be seen to mean that such charges are to be levied in all circumstances not mentioned under para 7(ii), with a total disregard to a specific stipulation about levy of such a charge is made under para 7(i) of the Order.

- (v) Eventhough there is no factual error or unintended stipulation made in the order dated 26 September 2000, the wording in paragraph 7 is elaborated further to avoid any confusion in the application of the Order.

5 In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the Authority approves substitution of paragraph 7 of its Order dated 26 September 2000 by the following:

- "7 In the result, and for the reasons given above, this Authority vacates the interim stay granted in this case earlier and decides as follows
- (i) This Authority's Order dated 10 November 99 is modified in its application at the MBPT to the extent that the existing provision about levy of a 10%

(notional) craneage charge, in cases of non-use of the port's equipment for landing of heavy lifts, will remain in force in place of the 50% charge prescribed by the impugned order.

- (ii). The MBPT shall not levy the 10% (notional) craneage charge in cases of heavy lifts by cranes and gears which do not belong to the port, if the port's heavy lift cranes can not be spared for reasons like maintenance, overhaul, repairs, non availability of the crane because of being hired by another party, etc.; and, consequently, when the heavy lifts have to be landed necessarily by the use of the ship's own derricks or hired private cranes."

S SATHYAM, Chairman  
[Advt No. III/IV/143/Exty./2000]

